

*L'hon. M. Calder:*

D. Prenons le cas suivant. Les deux chemins de fer doivent maintenant mettre en mouvement à partir de Winnipeg tant de milliers de wagons de grain sur trois lignes. Disons qu'il n'y aurait qu'une seule ligne pour le transport de ce grain. Quel en serait l'effet? Il y a un réacheminement; mais prenez-vous cela en considération?—R. Exactement à ce point de vue, et alors le parcours en milles se trouve réduit et il y a aussi un avantage dû à la pente. Ainsi ces trois facteurs assurent une économie raisonnable, des facilités de transport considérables et de meilleures chances d'exploitation. Et dans ce cas en particulier il y a un léger avantage du côté des économies.

*L'hon. M. Dandurand:*

D. Je n'avais pas compris votre réponse quand je vous ai interrogé au sujet de cet item 5, réacheminement du trafic de marchandises, qui indiquait une économie de 27,491,186 wagon-milles (marchandises). Je vous ai demandé si cela dépendait, et dans quelle mesure, de l'abandon de 5,000 milles de voie ferrée?—R. L'économie en wagon-milles qui dépend entièrement de l'abandon de lignes est indiquée vis-à-vis de l'item 1. Le service de trains sur les lignes abandonnées représente 4,181,000. C'est-à-dire, si ces lignes étaient abandonnées, ces wagons ne circuleraient pas; en d'autres mots, les wagons seraient immobilisés.

*M. Biggar:*

D. Les lignes disparaissant, les wagons ne circuleraient pas?—R. Non. Le reste du trafic, si ces lignes étaient abandonnées, passerait par une autre route, et par conséquent, vous auriez encore ces wagons en mouvement et le nombre de wagon-milles augmenterait.

D. Supposons qu'il n'y ait aucun abandon de lignes cet item 1 serait biffé complètement de ce tableau?—R. Complètement.

D. Relativement à l'item 2, supposons qu'il n'y ait aucun abandon de lignes les chiffres vis-à-vis de cet item 2 seraient-ils modifiés?—R. Non, pas pour la peine.

D. Et l'item n° 3, les chiffres vis-à-vis de cet item seraient-ils modifiés?—R. Non, ils ne le seraient pas.

D. Et pour ce qui concerne l'item n° 4, les chiffres pourraient-ils être modifiés?—R. Oui, dans la mesure que certaines routes à petit parcours ne seraient pas utilisables; mais l'effet serait négligeable.

D. Et pour l'item n° 5, à quel degré ces chiffres seraient-ils modifiés s'il n'était plus question d'abandon de lignes?—R. Ils le seraient dans une certaine mesure. Par exemple, si la ligne de Sudbury ou Capreol à Winnipeg était abandonnée (montrant sur la carte) et la ligne du Pacifique-Canadien de Sudbury à Fort-William et Winnipeg était retenue, cela voudrait dire un plus grand nombre de train-milles pour le trafic vers l'est ou l'ouest, sur la ligne du Pacifique-Canadien, qu'il n'en faudrait pour le trafic sur la ligne du National-Canadien, de Capreol à Winnipeg.

D. Pourquoi?—R. Parce que la ligne du National-Canadien de Sudbury ou Capreol à Winnipeg est une ligne sur laquelle plus de wagons par train peuvent être remorqués que sur la ligne du Pacifique-Canadien de Sudbury à Fort-William. Par conséquent, si le trafic roulant maintenant sur le National-Canadien est transféré au Pacifique-Canadien, nous aurions en service près de trois trains au lieu de deux. Prenant donc en considération les distances et le nombre de trains en service, l'abandon de la ligne du National-Canadien entre Capreol et Superior-Junction-Winnipeg, augmenterait le nombre de train-milles dans la présente estimation.

[M. E. G. O'Brien.]